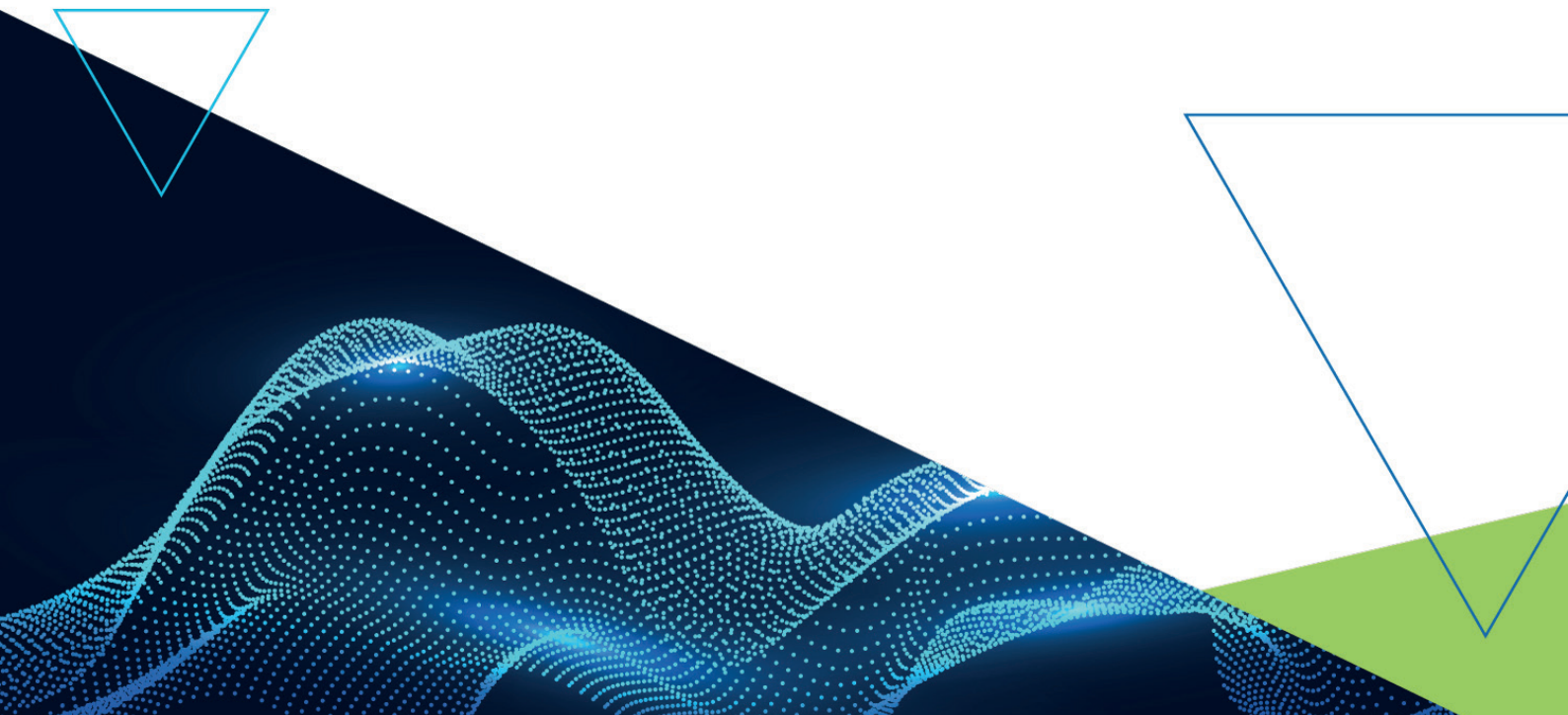


ELEKTRONISCHE TRANSPORT- UND WARENWERTPAPIERE IN DEUTSCHLAND

REFORMEN UND VERORDNUNG ALS KATALYSATOR DES PAPIERLOSEN HANDELS

SCHAFFUNG EINES MODERNEN
DIGITALEN HANDELSÖKOSYSTEMS;
DIE KOSTEN UND DIE KOMPLEXITÄT
DES HANDELS REDUZIEREN



I. Zusammenfassung

Das deutsche Recht erlaubt die umfassende Verwendung elektronischer Transportdokumente und Warenwertpapiere. Bereits im Jahr 2013 wurden im Zuge der Reform des Seehandelsrechts im Handelsgesetzbuch (HGB) digitale Öffnungsklauseln für den Einsatz elektronischer Dokumente in das HGB eingefügt.¹ Dennoch besteht regulatorischer Handlungsbedarf, da nicht alle Dokumente des internationalen Handels von diesen Öffnungsklauseln umfasst wurden und daher noch immer auf Papier ausgestellt werden. Überdies fehlt es an konkreten, für die Rechtsanwender klar verständlichen Regeln für die technische Umsetzung elektronischer Dokumente. Insgesamt kann die Situation in Deutschland wie folgt zusammengefasst werden:

- » **Der Einsatz elektronischer Konnossemente, Ladescheine, Lager-scheine, Frachtbriefe und Seefrachtbriefe ist in Deutschland zulässig.**
- » **Dennoch sind deutsche Unternehmen zurückhaltend bei dem Einsatz elektronischer Dokumente, da klare juristische und technische Vorgaben für die Umsetzung fehlen.**
- » **Hinsichtlich der oben aufgeführten Dokumente entspricht das deutsche Recht dem ML-ETR.**
- » **Der Einsatz elektronischer Order-Transportversicherungszertifikate, Wechsel und Solawechsel ist in Deutschland nicht gestattet.**
- » **Das deutsche Recht bietet unkomplizierte Möglichkeiten, die wesentlichen Details elektronischer Dokumente auf der Grundlage bestehender Verordnungsermächtigungen zu regeln. Es wird dringend empfohlen, diese Regelung umzusetzen.**

II. Digitale Öffnungsklauseln für elektronische Transportdokumente

Bei der Umsetzung elektronischer Transportdokumente bediente sich der deutsche Gesetzgeber dem Ansatz der Rotterdam-Regeln, den Einsatz elektronischer Dokumente von den Grundprinzipien der Funktionsäquivalenz der elektronischen Aufzeichnung des Dokuments abhängig zu machen. Dementsprechend ist der Einsatz elektronischer Konnossemente (§ 516 Abs. 2 HGB), elektronischer Ladescheine (§ 443 Abs. 2

HGB) und elektronischer Ladescheine (§ 475c Abs. 4 HGB) gestattet. Darüber hinaus erlauben die §§ 408 Abs. 2 und 526 Abs. 4 HGB den Einsatz elektronischer Fracht- und Seefrachtbriefe. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass den letztgenannten Dokumenten keine Wertpapier- und Traditionsfunktion zuteil wird. Die genannten Normen sind wortgleich formuliert:

*Dem **Transportdokument** gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das **Transportdokument**, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (**elektronisches Transportdokument**).*

[Hervorhebungen d. d. Verf.]

Der deutsche Gesetzgeber hat es jedoch bisher versäumt, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage und Rücksendung elektronischer Dokumente gesetzlich zu regeln.

III. Leitprinzip Funktionsäquivalenz

Der Wortlaut dieser Normen ist technikneutral.² Alleinige Voraussetzung ist die Äquivalenz zwischen elektronischer Aufzeichnung und ihrem papierbasierten Vorgänger. Eine Aussage darüber wie diese Funktionsäquivalenz technisch hergestellt werden kann, trifft das Gesetz jedoch nicht. Daher müssen zunächst alle geltenden Regeln in Bezug auf diese Transportdokumente analysiert werden, um deren gesetzlich vorgesehenen Funktionen zu bestimmen. So erfüllt beispielhaft das Konnossement die folgenden Funktionen im Rechtsverkehr:

- » **Beweisfunktion (§ 514, 517 HGB³):** Beweis darüber, dass das Gut bei der Übergabe an den Verfrachter die beschriebene Qualität und Menge aufweist;
- » **Legitimationsfunktion (§ 519 HGB⁴):** allein der im Konnossement bezeichnete Berechtigte ist der legitimierte Besitzer des Konnossements;
- » **Sperrfunktion (§ 519 HGB):** allein der legitimierte Besitzer kann die Ansprüche des Konnossements geltend machen;
- » **Traditions- bzw. Wertpapierfunktion (§ 524 HGB):** Die Übertra-

gung des Konnossements hat die selbe Wirkung für den Erwerb von Rechten an dem bezeichneten Gut wie die Übergabe des Gutes;⁵ dabei muss berücksichtigt werden, dass zur Übertragung von Eigentum in Deutschland auch die Übertragung des Besitzes (unmittelbar oder mittelbar) auf den Erwerber erfolgen muss. Dementsprechend ordnet § 524 HGB an: “Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.”

Darüber hinaus muss die Authentizität und Integrität der elektronischen Aufzeichnung gewahrt bleiben. Das Gesetz enthält jedoch weder nähere Angaben darüber, wie dies zu geschehen hat, noch über das Niveau der IT-Sicherheit. Der deutsche Gesetzgeber hat diese Fragen absichtlich offen gelassen, um eine “regulatory sandbox” für Unternehmen zu schaffen, die ihre eigenen Systeme entwickeln, die diese Anforderungen erfüllen.

Traditionspapiere müssen vom Aussteller unterzeichnet werden. Im Einklang mit den internationalen Regelungen des Akkreditivgeschäfts (Art. 17 UCP 600) genügt jedoch auch die faksimilierte Unterschrift durch Druck oder Stempel.⁶ Darüber hinaus hat der deutsche Gesetzgeber klargestellt, dass die elektronische Nachbildung der Unterzeichnung nicht in der Form einer qualifizierten elektronischen Signatur i.S.d. Art. 3 Nr. 12 eIDAS-VO erfolgen muss, da nach der Ansicht des historischen Gesetzgebers dieses Verfahren zu komplex und zeitaufwendig wäre und damit das erklärte Ziel der Beschleunigung des Handels konterkarieren würde.⁷

¹ BT-Drs. 17/10309.

² Eine detaillierte Analyse gibt: Saive, *Das elektronische Konnossement*, 2020.

³ **§ 514 Bord- und Übernahmekonnossement**

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern. [...]

§ 517 Beweiskraft des Konnossements

(1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist.

⁴ **§ 519 Berechtigung aus dem Konnossement; Legitimation**

[...] Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. [...]

⁵ In der Rechtswissenschaft ist seit Langem umstritten, wie die Traditionsfunktion in das allgemeine Sachenrecht integriert wird; dazu instruktiv Eckardt, *The Bolero Bill of Lading under German and English Law*, 2004, p. 101 ff. und Saive, *Das elektronische Konnossement*, 2020, p. 18-20 für einen Überblick über den Streitstand. Der Streit ist jedoch für die Frage der Digitalisierung wenig relevant, so dass er hier nicht weiter dargestellt werden muss.

⁶ BT-Drs. 17/10309, S. 93.

⁷ BT-Drs. 17/10309, S. 93.

Ein wesentlicher Aspekt der Funktionsäquivalenz ist zudem die Übertragbarkeit der elektronischen Aufzeichnung und der darin verbrieften Rechte. Wurde das Dokument, hier das Konnossement zugunsten eines benannten Empfängers ausgestellt (sog. Namens- oder Rektakonnossement, engl. "straight bill of lading") scheidet eine wertpapierrechtliche Übertragung der verbrieften Rechte aus. Es bleibt dann nur noch der Weg über die Abtretung der Ansprüche. Im Gegensatz zur wertpapierrechtlichen Übertragung wird der Adressat jedoch nicht legitimierter Besitzer des Konnossements. Dennoch muss er gegenüber dem Rechtsverkehr die Abtretung nachweisen können, obgleich das Konnossement ihn nicht als legitimierten Besitzer ausweist.

Wenn das Traditionspapier zugunsten des Inhabers der Urkunde ausgestellt wurde, greifen die Regelungen des allgemeinen Sachenrechts. In diesem Fall folgt sozusagen das Recht im Papier dem Recht am Papier. Um das Eigentum an dem Dokument und damit die darin verbrieften Rechte zu übertragen, müssen sich die Parteien über den Eigentumsübergang einigen und das Dokument in der Form übergeben, dass der Veräußerer den Besitz an dem Dokument vollständig verliert und der Erwerber irgendeinen Besitz an dem Dokument erwirbt.

Wurde das Dokument an Order, also als Orderpapier ausgestellt – was der wohl häufigste Fall sein dürfte, sind die §§ 363 ff. HGB anwendbar. Die Übertragung erfolgt dann mittels Indossierung. Allerdings enthalten weder die digitalen Öffnungsklauseln des HGB, noch die §§ 363 ff. HGB Vorschriften darüber, wie die Indossierung umzusetzen ist. In Betreff der Indossierung und des Indossaments wird stattdessen auf die Art. 13, 14, 15 und 40 Wechselgesetzes (WG) verwiesen.

Die digitalen Öffnungsklauseln des HGB erlauben den Einsatz elektronischer Traditionspapiere unter der Voraussetzung der Funktionsäquivalenz. Da die Traditionsfunktion einen Bestandteil der gesetzlichen Funktionen bildet, muss dementsprechend auch die Übertragbarkeit der elektronischen Aufzeichnung zulässig sein. Dennoch wurde weder das allgemeine Sachenrecht, noch das Wechselgesetz um elektronische Übertragungsformen ergänzt. Daher ist zumindest für elektronische Orderpapiere die analoge Anwendung der Vorschriften des

Wechselgesetzes über die Indossierung erforderlich.⁸ Zentraler Bestandteil der analogen Anwendung ist die Ersetzung des “Besitzes” des physischen Papiers durch die “ausschließliche Kontrolle” über die elektronische Aufzeichnung und die Ersetzung der schriftlichen Form des Vermerks durch fortgeschrittene elektronische Signaturen.⁹

IV. Übereinstimmung mit dem ML-ETR

Ohne es ausdrücklich zu sagen, stimmen die deutschen Regelungen für elektronische Konnossemente, Lagerscheine und Ladescheine mit den Anforderungen aus Art. 10 and 11 ML-ETR überein:

1. Die digitalen Öffnungsklauseln sind genauso **technologieneutral** wie das MLETR.
2. Alle elektronischen Aufzeichnungen nach deutschem Recht müssen die **relevanten Informationen** enthalten, wie sie gem. Art. 10 lit. a ML-ETR erforderlich wären. Ist dies nicht der Fall, entspricht die elektronische Aufzeichnung nicht den Mindestanforderungen des deutschen Rechts.
3. Die **zuverlässige Methode** („reliable method“) gem. Art. 10 lit. b und Art. 11 ML-ETR beschriebene Verfahren entspricht der deutschen Erfordernis der Authentizität und Integrität der Aufzeichnung. Dabei muss nach dem aktuellen Stand der Technik mittels fortgeschrittener elektronischer Signaturen im Sinne von Art. 26 der eIDAS-Verordnung sichergestellt werden, dass nur eine juristische oder natürliche Person befugt ist, die elektronische Aufzeichnung als Berechtigter zu nutzen und dass die darin enthaltenen Informationen nicht unbefugt verändert werden können.¹⁰
4. Die elektronische **Übertragung** von Konnossementen, Lagerscheinen und Frachtbriefen, wie es in Art. 15 ML-ETR gefordert wird, ist nach deutschem Recht zulässig.
5. Das deutsche Recht erlaubt den **Wechsel des Mediums** (Wechsel von elektronischer Aufzeichnung zu Papier und umgekehrt), solange sichergestellt ist, dass nur eine rechtsgültige und verbindliche Kopie des Dokuments existiert.

⁸ Dazu im Detail: Saive, *Das elektronische Konnossement*, 2020, S. 59 ff; vgl. Eckardt, *The Bolero Bill of Lading under German and English Law*, 2004, p. 159.

⁹ Saive, *Das elektronische Konnossement*, S. 59 ff und Eckardt, *The Bolero Bill of Lading under German and English Law*, p. 140-162.

¹⁰ Saive, *Das elektronische Konnossement*, S. 39.

V. Fehlende Übereinstimmung mit dem MLETR hinsichtlich elektronischer Transportversicherungszertifikate

Der Einsatz elektronischer Order-Transportversicherungszertifikate ist in Deutschland nicht zulässig. Grundsätzlich fallen Versicherungszertifikate und Policen unter den Anwendungsbereich fall § 55 Abs. 1

Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Obschon gem. § 209 VVG die Seever-sicherung aus dem Anwendungsbereich des VVG ausgenommen ist, entspricht das Seetransportversicherungszertifikat dem Begriff aus § 55 Abs. 1 VVG,¹¹ sodass hier keine Unterscheidung zwischen Versicherungszertifikaten für verschiedene Beförderungsarten vorgenommen werden muss.

Gem. § 363 Abs. 2 HGB kann nur das Transportversicherungszertifikat als übertragbares Orderpapier ausgestellt werden. Trotzdem enthält das HGB keine korrespondierende digitale Öffnungsklausel in Bezug auf die Verwendung elektronischer Order-Transportversicherungszertifikate. § 363 Abs. 2 HGB enthält eine abschließende Liste von Orderpapieren. Daraus resultiert der *numerus clausus* der Orderpapiere,¹² bestehend aus Konnossement, Ladeschein, Lagerschein und Transportversicherungszertifikat. Bemerkenswert ist dabei, dass der Gesetzgeber im Zuge der Reform des Seehandelsrechts die elektronische Ausstellung des Ladescheins in § 443 Abs. 3 HGB, des Lagerscheins in § 475c Abs. 4 HGB und des Konnossements in § 516 Abs. 2 HGB sowie der Frachtbriefe (§ 408 Abs. 3 HGB und § 526 Abs. 4 HGB) ausdrücklich ermöglicht hat. Das Fehlen einer speziellen Regelung für elektronische Transportversicherungszertifikate spricht daher für eine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers, auf deren Digitalisierung zu verzichten. Eine (Gesamt-) Analogie der §§ 443 Abs. 3, 475c Abs. 4 und 516 Abs. 2 HGB scheidet wohl schon deshalb aus, da es sich dabei um nicht analogiefähige Sondernormen handelt.¹³

I. Fehlende Übereinstimmung mit dem MLETR hinsichtlich Wechsel und Solawechsel

Der Einsatz elektronischer Wechsel und Solawechsel ist in Deutschland nicht zulässig. Diese Wertpapiere bedürfen weiterhin der Schriftform. Beide

¹¹ Vgl. BGH, Urt. v. 24.5.1962 – II ZR 199/60, NJW 1962, 1436.

¹² Moussa, in: BeckOK BGB, Stand: 15.7.2021, § 363, Rn. 1.

¹³ Saive/Karschau, *Das digitale Transportversicherungszertifikat*, TranspR 2021, S. 321 (325).

werden durch das Wechselgesetz näher bestimmt (Art. 3 Abs. 1 und 2 WG). Gem. Art. 1 Nr. 1 WG muss eine „Urkunde“ ausgestellt werden. Zwar enthält das Gesetz selbst keine Definition des Begriffs, dennoch ist es herrschende Meinung, dass der Begriff „Urkunde“ Schriftform erfordert und die elektronische Form ausgeschlossen ist.¹⁴

II. Gesetzesreform und Verordnungsermächtigung

Um die Digitalisierung aller genannten Dokumente zu ermöglichen, die rechtlichen Unklarheiten zu beseitigen und die Nutzung elektronischer Dokumente zu vereinfachen, sind drei regulatorische Maßnahmen erforderlich:

1. Erlass der Verordnung zur Regelung der Einzelheiten elektronischer Transportdokumente;
2. Erlaubnis elektronischer Order-Transportversicherungszertifikate und
3. Erlaubnis elektronischer Wechsel und Solawechsel.

1. Erlass der Verordnung zur Regelung der Einzelheiten elektronischer Transportdokumente

Leider hat der offene Ansatz der digitalen Öffnungsklauseln für elektronische Transportdokumente nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Anstatt die Einführung elektronischer Dokumente zu erleichtern, hat das Gesetz durch die mangelnde Klarheit darüber, wie elektronische Dokumente zu erstellen und zu verwenden sind, eine große Hürde für die Digitalisierung geschaffen. Unternehmen, die ihre eigenen Systeme entwickeln, laufen Gefahr, dass ein Gericht die funktionale Äquivalenz der eingesetzten Lösung ablehnt und damit die Anforderungen an eine elektronische Aufzeichnung nicht erfüllt. Wenn ein System die funktionale Äquivalenz nicht erfüllt, kann es keine wirksamen Traditionspapiere erstellen. Damit wären die Investitionen der Unternehmen umsonst gewesen.

¹⁴ Bülow, Wechselgesetz, 5. Aufl. 2013, Art. 1, Rn.2; Baumbach/Hefermehl/Casper, in: Baumbach/Hefermehl/Casper, Wechselgesetz, Scheckgesetz, Recht des Zahlungsverkehrs, 24. Aufl. 2020, Art. 1 WG, Rn. 1; Werner, in: Hoeren/Sieber/Holznagel, Handbuch Multimedia-Recht, 56. Ergänzungslieferung Mai 2021, Teil 13.5, Rn. 121; Peters, in: Schimansky/Bunte/Lwowski, Bankrechts-Handbuch, 5. Aufl. 2017, Rn. 1.

Der Gesetzgeber könnte hier Abhilfe schaffen, indem er von seiner Befugnis Gebrauch macht, eine spezifische Verordnung für elektronische Transportdokumente zu erlassen, in der die Einzelheiten dieser elektronischen Aufzeichnungen festgelegt werden:¹⁵

*Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die **Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Transportdokuments** sowie die Einzelheiten des **Verfahrens einer nachträglichen Eintragung** in ein elektronisches Transportdokument zu regeln.*

[**Hervorhebungen** d. d. Verf.]

a) Begriffsdefinition mithilfe des MLETR

In der Verordnung sollten die Anforderungen für alle Transportdokumente einheitlich festgelegt werden, unabhängig davon, ob es sich um Traditionspapiere handelt oder nicht. Auf diese Weise kann eine technische Lösung für alle elektronischen Aufzeichnungen gleichermaßen verwendet werden. Außerdem wird so die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Dokumenten und technischen Lösungen hergestellt.

Derzeit bestehen schon Unsicherheiten darüber, welche rechtlichen Voraussetzungen die elektronischen Aufzeichnungen überhaupt erfüllen müssen. Sogar die im Gesetz verwendeten Begriffspaare “elektronische Aufzeichnung”, “dieselben Funktionen” sowie “Authentizität und Integrität” sind auslegungsfähig und -bedürftig. Um hier zu einem international einheitlichen Verständnis zu gelangen, sollte zur Ausfüllung dieser unbestimmten Rechtsbegriffe insbesondere das UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) zur Hilfe genommen werden. Dort, wo das MLETR eigene, detaillierte Definitionen enthält, z.B. bei der Definition einer elektronischen Aufzeichnung (“electronic record”) in Art. 2 MLETR, sollten diese Definitionen in die nationale Rechtsverordnung inkorporiert werden. Das gleiche gilt für die Anforderungen an die Übertragung eines elektronischen Dokuments. Hier sollte unbedingt auf Art. 10 und 11 MLETR verwiesen werden.

¹⁵ Die Verordnungsermächtigungen finden sich in § 408 Abs. 3; 443 Abs. 3; 475c Abs. 4; 516 Abs. 3 und 526 Abs. 4 HGB.

b) Bereitstellung technischer Mindeststandards

Wo das MLETR es jedoch bei vagen Anforderungen belässt, sollte auf andere harmonisierte internationale Handelsregeln zurückgegriffen werden. Insbesondere sollten die Anforderungen des Akkreditivs, insbesondere UCP 600 und eUCP v. 2.0, der Versicherungswirtschaft und des allgemeinen Transportrechts berücksichtigt werden. Insbesondere Frachtbriefe werden zunehmend für Kabotagekontrollen verwendet.¹⁶ Es sollte daher eine vorausseilende Harmonisierung mit der eFTI-Verordnung (EU)¹⁷ erfolgen, die den verpflichtenden elektronischen Informationsaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und Behörden in der EU regelt.

Darüber hinaus sind die technischen Anforderungen an eine funktionsäquivalente Lösung weitestgehend unbestimmt. Dies betrifft insbesondere Fragen nach den Dateiformaten, der Verschlüsselungsmethoden und der Zugangsberechtigung. Die Verordnung muss dabei den Spagat zwischen der notwendigen Klarheit der Anforderungen auf der einen Seite und dem technologieneutralen Ansatz des Gesetzes auf der anderen Seite schaffen. So könnte zum Beispiel darauf verwiesen werden, dass die Verwendung fortgeschrittener elektronischer Signaturen im Sinne von Art. 26 eIDAS ausreichend ist, um die formalen Anforderungen an die Authentizität und Integrität der elektronischen Aufzeichnung zu erfüllen. Allerdings sollte die Verordnung nur Mindeststandards festlegen. Damit wird es für die beweisbelastete Partei einerseits extrem erleichtert, die Funktionsäquivalenz vor Gericht darzulegen, ohne die Technologieneutralität der digitalen Öffnungsklauseln einzuschränken.

2. Erlaubnis elektronischer Order-Transportversicherungszertifikate

Der papierlose Handel verlangt nach elektronischen Versicherungszertifikaten. Diese sind ein elementarer Bestandteil des Akkreditivgeschäfts. Bei der Einführung elektronischer Transportversicherungszertifikate in das deutsche Recht sollten daher unbedingt die Anforderungen des Art. 28 UCP 600 und die Bestimmungen der eUCP berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass sich diese elektronische Aufzeichnung des Transportversicherungszertifikats an den Gegebenheiten des internationalen Versicherungsrechts orientiert.

¹⁶ So enthält Art. 8 Abs. 4a Verordnung (EG) 1072/2009, hinzugefügt durch Verordnung (EU) 2020/1055 die ausdrückliche Bezugnahme auf den CMR-Frachtbrief zur Durchführung von Kabotagekontrollen.

¹⁷ Verordnung (EU) 2020/1056 vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

3. Anpassung des Wechselgesetzes

Die generelle Ausweitung des Wechselgesetzes auf elektronische Dokumente würde zweierlei bewirken. Zum einen würde die Verwendung von elektronischen Wechseln und Solawechseln ermöglicht, zum anderen wäre die Übertragung aller Traditionspapiere ohne Weiteres - insbesondere ohne die oben angesprochene analoge Anwendung der Vorschriften des Wechselgesetzes - zulässig.

ACKNOWLEDGEMENTS

The paper was commissioned by ICC Germany with support from ICC United Kingdom and drafted by Dr. iur. David Saive, Research Associate at the Interdisciplinary Centre for Law of the Information Society, University of Oldenburg. The paper supports, 'Germany - Creating a Modern Digital Trade Ecosystem, Cutting the Cost and Complexity of Trade, Reforming Laws and Harmonising Legal Frameworks'.

We would like to thank the following organisations for supporting this project.



A special thank you to Huawei Technologies Ltd. for funding the project.



NOTE:

This project is part of wider, ICC global programme making the case for legal reform. The programme has multiple research commissioners, project funders and institutional partners..

